RAPPORTO AGLI AZIONISTI

[illegible]

Strada Ferrata Leopolda

[illegible]

DAL DIRETTORE DELLA SOCIETÀ

[illegible]

[illegible]





AGLI AZIONISTI

DELLA

SOCIETÀ ANONIMA

DELLA STRADA FERRATA LEOPOLDA



Signori

Quando in occasione dell' ultima Adunanza Generale io ricordava le trattative interessanti il presente e l' avvenire della nostra intrapresa, state condotte col R. Governo e coi Rappresentanti di altre Società nell' anno allora spirato; nonchè i molti provvedimenti occorsi per le straordinarie condizioni ora liete ora triste del nostro movimento, io non credeva che anche maggiori occasioni di operosità tanto per l' uno quanto per l' altro degli accennati oggetti sa-

rebbero state offerte alla Direzione ed al Consiglio nel periodo omai trascorso fra quella e la prossima Adunanza. Quelle trattative che si stimavano allora condotte a termini tali da ritenerne prossima e facile la conclusione, dovettero per sopravvenute circostanze venir riassunte; e le molte e varie calamità che successivamente colpirono il Paese nostro, recarono danni assai gravi alla nostra Strada e ne diminuirono il movimento: il quale essendo stato per intervalli ora considerevole ora meschino, non permise che fosse serbata quella proporzione uniforme fra gl'introiti e e le spese necessarie ad ottenerli, dalla quale principalmente dipende il conseguimento del maggior possibile utile netto per un'industria del genere di quella da noi esercitata.

Le istanze che in ordine alla prima proposizione approvata dall'Adunanza Generale del 28 Settembre 1854 avanzammo al R. Trono, onde ottenere la facoltà di costruire nel tratto di mare compreso fra il Forte S.Pietro e la Fortezza vecchia di Livorno la Stazione doganale, stata alla Società nostra concessa per Sovrano Decreto del 25 Ottobre 1851, incontrarono molte difficoltà, alle quali invero non ci eravamo aspettati nell'offrirci pronti, come facevamo ad eseguire in più vaste proporzioni e con maggiore spesa questa grandiosa opera, secondo il nuovo progetto: pel quale essa addiviene il complemento quasi necessario dei benefizj che il R. Governo intende di offrire al Commercio coll'ingrandimento e miglioramento del Porto di Livorno da lui stesso intrapreso.

Lunghe e laboriose riuscirono le trattative che precedettero il conseguimento della desiderata concessione, che per Sovrano Decreto del 23 Giugno di quest'anno veniva accordata alla Società nostra: nell'interesse della quale, mentre il Consiglio stimò conveniente lo accettarla, non omise quei riservi che gli apparvero opportuni. Con separata Sovrana Risoluzione del giorno stesso veniva sancita la già convenuta sistemazione della pendenza cui fin da quando si trattava di eseguire la Stazione presso al Forte S. Pietro aveva dato motivo l'applicazione dell'Art. 16 del R. Decreto del 25 Ottobre 1851, pel quale l'aumento delle spese occorrenti nel personale degl'Impiegati Doganali e della forza armata di Finanza da destinare al servizio della nuova Stazione, esser deve al R. Governo rimborsato dalla Società concessionaria: questo rimborso verrà per nove anni, decorrendi dal giorno dell'attivazione della nuova Stazione, compensato col servizio che la Società presta alla Soprintendenza Generale alle RR. Poste.

Nel 7 Settembre veniva stipulato un pubblico Istrumento pel triplice oggetto: di rendere definitiva la concessione della Stazione doganale da costruire fra il Forte S. Pietro e la Fortezza vecchia di Livorno; di determinare il modo nel quale la Società nostra adempirà fino allo spirare di un novennio, decorrendo dall'attivazione della detta Stazione, gli obblighi assunti verso il R. Governo per l'esecuzione del servizio postale in forza dell'Art. 33 dei Capitoli di Con-

cessione; e di pattuire il compenso fra questo servizio postale e l'aumento degl' Impiegati doganali occorrenti nella nuova Stazione fino allo spirare del detto novennio.

È già stato spinto fino al mare il prolungamento della nostra Linea e si stanno preparando i materiali occorrenti alla costruzione della Stazione, alla quale verrà posto mano appena i relativi disegni avranno ottenuta l'approvazione governativa; talchè ho ferma speranza di pòtervi nell'anno prossimo discorrere di quest' opera come di un lavoro gia condotto tant'oltre, da permettere di presagire l'epoca nella quale la nostra Società potrà risentirne quei vantaggi pei quali si determinava ad intraprenderne la esecuzione.

Mentre si stava trattando col Rappresentante della Società della Strada Ferrata da Lucca a Pisa intorno all' adempimento delle condizioni alle quali era subordinato l' acquisto di quella strada ai termini della quinta Proposizione approvata dall' Adunanza Generale del 28 Settembre 1854, veniva dichiarato il fallimento della detta Società. Per questo nuovo fatto essendo state rotte le intraprese trattative, ma non alterata la già esternata opinione intorno alla convenienza del divisato acquisto, stimammo opportuno di riannodare col Rappresentante degli Azionisti le trattative che erano già state onorate da una prima unanime approvazione della nostra Adunanza Generale; procurando di modificare a nostro vantaggio le condizioni dell' acquisto e di ridurle tali da servir di

base ad un progetto di concordato pei creditori della fallita Società. Conveniva a tale uopo accrescere la somma da pagare in contanti, che venne portata a £ 1,200,000, ma avemmo cura di pattuire che una porzione di questa somma potesse dalla società nostra venir pagata in un certo periodo di tempo. Valutando il frutto su detta somma alla ragione del 5 per cento all' anno, l'acquisto della strada da Lucca a Pisa produrrebbe un aggravio annuo di £ 60,000; quale sarebbe certamente coperto dalla rendita netta di quella strada se dalla Società nostra amministrata.

Quando il servizio delle Locomotive sarà attivato da Lucca fino a Bologna, è indubitato che la strada da Lucca a Pisa, che farà parte del prolungamento della Centrale Italiana verso Livorno, acquisterà un importanza tale da offrire un compenso correspettivo alla Società nostra per il cambio in Azioni di 1.ª serie della Leopolda delle duemila promesse d'Azioni infruttifere nelle quali verrebbero immediatamente cambiate le 2500 Azioni attuali di quella Società. Che se, contro ogni ragionevole aspettativa, il detto servizio non venisse entro 20 anni attivato, ognuna di queste 2000 promesse acquisterebbe allo spirare del ventennio il valore di una mezza Azione di 1.ª serie della Società Leopolda; per la quale, in questo caso assai remoto ed improbabile, il carico di mille nuove Azioni di prima serie sarebbe compensato dai vantaggi e dalle minorazioni di danni stati lungamente spiegati nel mio Rapporto. nel quale erano esposti i motivi della quinta

proposizione approvata nell'Adunanza Generale del 28 Settembre 1854.

Tutti gli argomenti interessanti la nostra intrapresa, intorno ai quali conviene che si aggiri il presente Discorso, avendo stretta relazione colle diverse partite del Bilancio, procederò secondo il consueto nell'ordine del Bilancio stesso, completando le spiegazioni date dai Sindaci nel pregevole loro Rapporto.

Alle spiegazioni date dai Sindaci intorno al debito della Società verso i suoi Agenti in Livorno, ai quali dobbiamo un pubblico attestato di gratitudine per averci somministrato a misura delle occorrenze le somme necessarie al buon andamento dell'intrapresa, aggiungerò che l'imprestito con essi contratto nell'ultimo periodo dell'annata in esame (eccezionale a ragione della meschinità degl'Introiti e della entità delle spese straordinarie) ci dispensò dalla necessità di ricorrere alla pubblicità per la quale si sarebbe accresciuto l'allarme prodotto dalla fama esagerata dei danni patiti dalla nostra Strada per effetto delle due rotte dell'Arno. Dopo aver per tal modo provveduto alle necessità del momento, conveniva procurarci immediatamente quegli assegnamenti che il sistema delle ritenzioni semestrali fornisce successivamente in misure variabili non a seconda delle occorrenze, ma della entità degli utili netti semestrali. Ridotti questi per le recenti calamità a proporzioni tali da non consentire ritenzioni di qualche entità, pagati quasi intieramente quei resti di prezzi agli

Espropriati, che nei decorsi anni costituivano un assegnamento di Cassa assai considerevole, spinte le costruzioni con maggiore alacrità di quella presagita onde aver mezzi di eseguire convenientemente il trasporto delle Mercanzie riuscito maggiore di ogni previsione, era naturale che non potessero i prodotti delle ritenzioni semestrali saldare tutte queste spese nonchè il prezzo dei generi in essere che costituisce un anticipazione della Cassa agli esercizi futuri.

L'Adunanza Generale del 19 Novembre 1851 autorizzava il Consiglio ad operare sui dividendi superiori a £ 15 per Azione delle ritenzioni fino alla somma di £ 2,460,800 quante erano reputate necessarie ad operare il rimborso dell'imprestito creato nel 1849 ed il saldo di tutte le spese di costruzione per il completo sviluppo dell'intrapresa: e questa somma veniva nell'Adunanza generale de' 28 Settembre 1854 portata fino a £ 3,130,800. I Bilanci ed i Rapporti del Direttore, posteriori all'epoca nella quale le dette spese e le ritenzioni destinate a saldarle furono autorizzate, dimostrano come il Consiglio si valse di questa autorizzazione.

Il Conto di Fondazione al bilancio del 30 Aprile 1854 presentava un deficit di

£ 729,411. 16. 8	a fronte delle quali vi erano ancora da ritenere agli Azionisti sui dividendi semestrali in ordine alla Deliberazione dell' Adunanza Generale del 19 Novembre 1851
» 1,195,800. —. —	onde rimanevano ancora da spendersi
£ 466,388. 3. 4.	

Dal 1.° Maggio 1854 al 30 Aprile 1855 sono state spese

£ 4,369. 13. 8	per espropriazioni
» 5,642. 18. 8	interessi sui disborsi agli Agenti
» 755. 16. 8	per la congiunzione colla Strada Ferrata Lucchese
» 85,130. 6. 4	per diversi lavori di costruzione, miglioramenti ed ampliazioni
» 85,048. 6. -	costruzione di nuove carrozze
» 64,493. 2. 4	idem di nuovi vagoni
» 7,708. 8. 4	spese fatte per il servizio Merci

£ 253,148. 12. —

rimanevano quindi ancora disponibili a quell'epoca

£ 213,239. 11. 4	cui aggiungendo le
» 670,000. —. —	votate nell'Adunanza Generale del 28 Settembre 1854, formano in tutto
£ 883,239. 11. 4	delle quali £ 770,000 devono servire per la costruzione della stazione doganale di Livorno, e le rimanenti £ 113,239. 11. 4 per tutti gli altri lavori che possono ancora occorrere

Delle £ 3,130,800, che il Consiglio è autorizzato a procurarsi mediante ritenzioni come è detto di sopra, sole £ 1,515,000 sono già state realizzate e le rimanenti £ 1,615,800 devono saldare il disavanzo del Conto di fondazione al 30 Aprile

1855.	£	732,560. 8. 8
e le spese sopra contemplate per completare le costruzioni.	»	883,239. 11. 4
	£	1,615,800. —. -

A chiunque si faccia ad esaminare lo Stato attivo e passivo della Società, chiaro apparisce siccome le partite del passivo sieno di pronto e certo pagamento ad eccezione di quelle relative all' Imprestito del 1849 che scadono in cinque anni a ragione di circa £ 160,000 all'anno; laddove le partite dell'attivo, tranne la prima per contanti in Cassa, costituiscono quasi tutte delle anticipazioni in contanti lentamente rimborsabili. Fra le quali conviene anzi avvertire la partita di £ 669,681. 9. 4 per generi in essere, la quale deve di necessità figurare nell'attivo senza che possa venir mai intieramente realizzata.

Per far fronte a queste anticipazioni, non chè alle spese occorrenti per completare i lavori delle stazioni, aumentare il materiale mobile e costruire la stazione doganale che, per un articolo del Sovrano

Decreto di Concessione esser dovrebbe attivata nel 1.° Ottobre 1857, riusciranno, secondo ogni probabilità, sufficienti gli assegnamenti già deliberati; i quali peraltro sono realizzabili per rate semestrali nella incerta misura cui la entità degli utili repartibili permetterà che vengano spinte le ritenzioni: ed in ogni più lusinghiera ipotesi non potrebbero venir saldate con questo mezzo le spese occorrenti a detti lavori in un tempo corrispondente a quello nel quale dovranno questi necessariamente venir condotti a compimento. Quindi apparisce evidente la necessità di scontare, per così dire, questi crediti contro i futuri dividendi, raccogliendo in una o più volte la somma occorrente, mediante Imprestiti da rimborsare, a misura che, nel modo determinato dalle sopracitate deliberazioni, diverranno realizzabili gli assegnamenti destinati a saldare le spese che nell' interesse della Società e per adempire agli obblighi assunti esser devono commesse entro un più breve spazio di tempo. Questo sconto delle risorse future aggravando il conto di fondazione dell'onere non presagito del relativo interesse, abbiamo stimato dover ristringere la operazione dentro i limiti delle necessità del momento e porre ogni studio per eseguirlo colle migliori condizioni.

La Cassa di Risparmio di Firenze ci somministrava £ 600,000, delle quali, £ 400,000 sono già state pagate e le rimanenti £ 200,000, lo saranno allo spirare dell' anno presente; il frutto pattuito è del 4 1/2 per cento all'anno, e la restituzione ne verrà

fatta in otto rate annue a partire dall'anno 1859 nel quale sarà saldato completamente l'imprestito creato nel 1849.

Poichè mi è accaduto ricordare l'Imprestito del 1849, mi sia permesso di constatare come prova dell'incremento del credito della Società nostra, che le condizioni dell'Imprestito recentemente contratto, confrontate con quelle del primo, producono nell'insieme dell'operazione un risparmio di £ 80,000 circa. Ciò malgrado, l'operazione importa necessariamente a carico dei lavori da eseguire col mezzo del danaro per tal modo conseguito al momento del bisogno, l'aumento di spesa resultante dallo sconto relativo, come se ne avessimo pattuita l'esecuzione con un accollatario mediante pagamento del prezzo a varie scadenze; e questo sconto converrà saldare per mezzo di un corrispondente aumento di ritenzioni sui futuri dividendi, insieme all'importare di quello di altre operazioni congeneri che potrebbero per avventura comparire opportune per terminare in tempo utile i lavori già deliberati ed intrapresi, molto più se le condizioni del movimento non si facessero migliori ed il debito del fondo di riserva non venisse estinto con nuove risorse.

Mentre veniva contratto l'Imprestito sopra ricordato per procacciare all'impresa i Fondi occorrenti nel modo che sembrava il migliore nelle circostanze nelle quali il bisogno de'medesimi si fece sentire, non ometteva il Consiglio di ricercare per quali mezzi po-

tesse col sistema della emissione di Azioni di seconda serie, ritrovato in pratica tanto vantaggioso, venir provveduto alle future occorrenze dell'Impresa.

Questo sistema, mentre porge agli Azionisti il mezzo di erogare i Buoni di ritenzione sui Dividendi con nessuno o pochissimo scapito nell' acquisto di Titoli privilegiati, procaccia alla Società i Fondi occorrenti a guisa di un Imprestito non rimborsabile, emesso alla pari col frutto del 5 per cento all' anno, senza altro aggravio che quello di un premio proporzionale agli utili netti superiori alle £ 25 per azione e per semestre, conseguibile dai possessori di questi titoli privilegiati in quei semestri soltanto nei quali in condizioni uguali alle loro trovansi, pel prospero andamento dell' impresa, anche i primitivi Azionisti.

Senonchè la esperienza dei tempi calamitosi che abbiamo recentemente attraversati, ha resa palese la convenienza di modificare questo sistema, per modo che possano per esso venir procacciati i fondi occorrenti a saldare le spese autorizzate non solamente a seconda della entità degli utili netti semestrali dell'Intrapresa, ma ancora delle occorrenze della medesima. A tal uopo conviene che la emissione delle Azioni di seconda serie possa venir fatta indipendentemente dall'ammontare dei dividendi semestrali; ciò che può ottenersi, sia coll'operarne la vendita per contanti, sia coll' estendere la facoltà di pagare i dividendi in buoni di ritenzione ancorchè la porzione dei medesimi pagata

in contanti rimanga inferiore alle £ 15 per azione e per semestre.

Quanto alla vendita per contanti delle Azioni di seconda serie, conviene che sia operata in tal misura da riserbar tante di quelle azioni che il Consiglio sarà tuttora autorizzato ad emettere, quante a mano a mano occorreranno a completare il baratto nelle medesime dei buoni di ritenzione sui dividendi già maturati. E perchè questa vendita venga, a seconda delle circostanze, eseguita colla maggior possibile convenienza per la Società, anzichè assegnare delle regole fisse intorno alle varie condizioni della medesima, sembra opportuno lasciare al Consiglio la libertà di determinare la quantità delle azioni da vendere, il prezzo minimo per il quale potranno queste venir rilasciate, ed il modo nel quale sarà la vendita eseguita: coll'obbligo bensì di recare a cognizione del pubblico le determinazioni che avrà adottato in proposito.

Nell'interesse degli Azionisti che ricevono in buoni di ritenzione il pagamento di una porzione dei dividendi semestrali riuscendo opportuno facilitare quanto più è possibile la erogazione di questi buoni nell' acquisto delle Azioni di 2.ª serie, che oggi non può venire effettuato se non da coloro che ne posseggono per il valore nominale di £ 1000, sembra conveniente disporre che il pagamento del prezzo delle Azioni vendute esser possa effettuato, porzione in buoni, porzione in contanti.

Sennonchè non può venire omesso di notare

come, quando la vendita delle Azioni di 2.ª Serie dovesse venire eseguita per un prezzo inferiore al valor nominale delle medesime, farebbe grave scapito la Società ove ricevesse come contanti i buoni di ritenzione pel loro valor nominale: perlochè sembra necessario disporre che in questo caso saranno i buoni ricevuti per il prezzo corrispondente a quello delle azioni delle quali coi medesimi verrà fatto acquisto. Essendo poi indifferente per l'interesse sociale il ricever buoni o contanti in pagamento delle Azioni emesse alla pari, si è pensato che possa riuscire utile ai possessori di un piccol numero di buoni la facoltà di completare in contanti la somma di £ 1000 occorrente a fare acquisto di un Azione.

La esperienza avendo, come sopra io diceva, dimostrato chiaramente quanto sia remoto e meschino il pericolo di scapito degli Azionisti per il pagamento in Buoni anzichè in contanti di una porzione dei dividendi; e per le nuove facilitazioni di cambiare i Buoni stessi in Azioni di 2.ª serie venendo questo pericolo ancora più diminuito, credo che il modo più conveniente per raccogliere i fondi occorrenti alle necessità dell'Impresa sarebbe generalmente quello di estendere le ritenzioni anche sui Dividendi inferiori alle £ 15 per Azione e per semestre. Sebbene la nissuna o meschina differenza fra il valor nominale dei Buoni di ritenzione ed il prezzo realizzabile dei medesimi potesse giustificare una misura per la quale il Consiglio venisse autorizzato ad operare senza alcun limite la ritenzione di quella porzione dei Divi-

dendi semestrali che a mano a mano riesce necessaria per le occorrenze dell'Impresa, pur nonostante si è creduto più prudente che quando per effetto delle ritenzioni la porzione del Dividendo pagata in Contanti riesca inferiore alle £ 15 per Azione e per semestre, debba però corrispondere almeno alla metà del medesimo.

La scelta dell'uno piuttostochè dell'altro dei mezzi surriferiti, cioè di nuovi imprestiti da contrarre, della vendita per contanti delle Azioni di 2.ª Serie, e di maggiori ritenzioni dei Dividendi semestrali, dipende dalle condizioni del Credito e dell'esercizio della Strada non che da altre circostanze che riesce impossibile prevedere; nè tampoco è dato presagire se coll'adozione di uno soltanto dei medesimi o piuttosto con quella simultanea di più d'uno o di tutti, possa venir meglio conseguito l'interesse della Società: quindi il miglior partito da adottarsi comparisce quello di lasciare al Consiglio la intera libertà di determinarsi a seconda delle circostanze.

Mercè le misure che a seconda di quanto ho avuto l'onore di esporre saranno proposte alla vostra approvazione, credo che potrà venir provveduto efficacemente a tutte le necessità dell'impresa, senza accrescere sensibilmente gli oneri degli Azionisti nè il Capitale sociale, al di là dei limiti stati nelle precedenti Adunanze Generali determinati.

Il fatto assai singolare di un Fondo destinato a far fronte alle spese eventuali, qual'è il Fondo di riserva, rimasto debitore nel Bilancio colla certezza di vedere

nell'anno corrente aumentato ancor questo debito, che, secondo ogni probabilità, non potrà venir saldato innanzi l'anno 1859, apparisce veramente meritevole di spiegazione.

Nell'Adunanza Generale del 19 Novembre 1851 il Consiglio Dirigente proponeva la formazione di un Fondo di riserva da esser portato fino alla somma di £ 300,000 mediante la ritenzione del 2 per cento sugli utili semestrali netti. Essendo stata rigettata questa proposizione e riproposta nella successiva Adunanza del 30 Settembre 1852 nella più ristretta misura di £ 250,000 e della ritenzione di 1 1/2 per cento, rimase dopo lunga discussione emendata per modo che il fondo di riserva dovesse venir formato colla ritenzione del 1/2 per cento sugli utili netti semestrali, ed esser limitato alla somma di £ 90,000. Valutando il prodotto medio di questa ritenzione alla somma di £ 7000 all'anno, occorrerebbero circa 12 anni privi di qualunque occasione di spese imputabili in questo fondo, perchè si giungesse a raccogliere la detta sómma.

Per le ragioni ampiamente sviluppate nel mio Rapporto all'Adunanza Generale del 28 Settembre del decorso anno, furono approvate le proposizioni terza e quarta, per le quali invece di patteuire l'assicurazione dei Beni della Società contro i danni del fuoco, veniva instituito un fondo destinato a far fronte a tutti i danni straordinarj cui possano questi andar soggetti, mediante la ritenzione di £ 10,000 annue sugli utili netti, fino alla concorrenza di £ 100,000. Non avremmo in vero giammai creduto che le cose

esposte in appoggio delle proposizioni del 1851 e del 1854 avessero ad esser così presto ed in un modo tanto fatale giustificate dai disastri, pei quali una porzione delle ridenti pianure traversate dalla nostra strada venne ripetutamente devastata. Nel 16 di Febbrajo del presente anno, l'Arno, rompendo l'argine presso la Chiesa di S. Casciano, irrompeva nelle sottostanti pianure con tal copia d'acque, e con tale una rovinosa corrente, che il terrapieno della nostra strada, in quel punto poco superiore all'adiacente campagna, rimaneva sorpassato dall'acqua per una notevole lunghezza, ed in taluni punti distrutto, tanto fra Cascina e Navacchio quanto fra Pisa e Livorno. Essendo quindi rimasto interrotto il servizio fra Cascina e Livorno, convenne organizzare un servizio di barche per le corrispondenze e fornire le Stazioni di Cascina e di Pontedera de' mezzi necessarj onde supplire all'accresciuto movimento nelle medesime, dei Passeggeri che da e per Livorno, Pisa e Navacchio muovevano dalla prima, e delle Merci che affluivano alla seconda delle dette Stazioni, fatte testa provvisoria dalla nostra strada.

Grazie allo zelo ed abilità non comune colla quale gl'Ingegneri Laschi e Berni, nonchè tutti gl'Impiegati ed inservienti posti sotto i loro ordini si adoperarono, i restauri della Linea furon condotti con tale alacrità che il servizio potè venir riattivato nel 27 Febbrajo fra Firenze e Pisa e nel dì 8 del successivo Marzo su tutta la Linea.

Il nostro Movimento aveva da pochi giorni ripreso tutta la sua attività, quando nel 23 Marzo avendo

l'Arno distrutti i provvisorj ripari stati per cura del R. Governo costruiti dopo la prima rotta, tanto la nostra linea quanto le vicine campagne vennero in brevi istanti ridotte di bel nuovo nelle condizioni accennate di sopra. I provvedimenti che avevano dato ottimi resultamenti a riparo del primo disastro, applicati in questa seconda occasione con quelle modificazioni che al seguito della recente esperienza apparivano convenienti, ci permisero di restaurare questi nuovi e maggiori danni con una spesa minore di quella occorsa dopo la rotta del 16 di Febbrajo.

Interrotto il servizio nel 23 Marzo fra Cascina e Livorno, venne riattivato nel dì 11 del successivo Aprile fra Pisa e Firenze, e nel dì 15 su tutta la linea.

Avuti presenti gl'incassi giornalieri nei periodi più vicini all'epoche nelle quali accaddero le interruzioni del servizio di sopra ricordate, dovemmo valutare la diminuzione degli introiti lordi ad una media di £ 3800 al giorno: per la quale osservazione appariva evidente la convenienza di spingere colla maggior possibile alacrità i lavori occorrenti pel pronto riattivamento del servizio, che dopo ambedue le rotte venne infatti riattivato poche ore dopo che l'Arno era stato rimesso negli ordinarj suoi confini. Per rendere sollecitamente praticabile la linea su tutta la sua lunghezza conveniva concentrare i lavori nei limiti della necessità, restaurando un solo Binario in modo provvisorio ed il più pronto, salvo a completare successivamente i più stabili lavori di riparazione senza essere

incalzati dall'urgenza e quindi con maggior perfezione e con spesa minore.

Questi lavori complementari a restauro dei danni cagionati dalle due rotte dell'Arno, stati eseguiti dopo il termine dell'ultima annata sociale ed ora pressochè ultimati, importarono una spesa di £ 25,225. 18. 4
che unite alle . . . . » 62,684. 12. 8
imputate nell'ultimo Bilancio formano la somma di . . . . £ 87,910. 11. [illegible]
occorsa a riparo di questa sventura; per il quale oggetto poche altre spese resteranno da eseguire. Sebbene a chiunque sappia che per una lunghezza di circa 10 miglia la nostra linea rimase sommersa ed abbia piena ed esatta cognizione della entità ed estensione dei danni cui convenne portar riparo, questa spesa debba sembrare tutt'altro che eccessiva, pure si è verificato per essa, ed in una misura più grave di quella prevista, lo sbilancio del Fondo di riserva che a c. 10 del mio Rapporto all'Adunanza Generale del 27 Settembre 1853 veniva preveduto; nonchè di quello instituito in forza della 4.ª proposizione approvata nell'Adunanza Generale del 28 Settembre 1854.

Di questi due fondi, per la identica indole delle spese cui son chiamati a far fronte, sembra conveniente formare un solo Fondo di riserva fornito di una più larga dote, della quale apparisce evidente la convenienza tanto per le ragioni altra volta dedotte e pur troppo avvalorate dalla esperienza, quanto perchè venga prontamente a cessare la presente anomalia di un fondo di riserva debitore: il quale, mentre accresce

ora gli oneri presenti degli assegnamenti sociali, esigendo un' anticipazione che alla fine della presente annata ammonterà a circa £ 53,000, potrebbe invece, se convenientemente dotato, supplire almeno in parte al difetto di un capitale circolante, saldando quelle anticipazioni che si è sempre costretti di fare agli esercizj futuri.

A saldare queste anticipazioni consistenti principalmente nelle provviste dei generi de'quali conviene necessariamente tener fornito il Magazzino, riesce insufficiente l'eccesso degli incassi sulle spese dei due primi mesi di ciascun semestre, durante i quali vien trattenuto il pagamento dell'utile netto repartibile del semestre antecedente: la quale avvertenza, mentre è valido argomento in appoggio della opportunità di un fondo di riserva fornito di larghi assegnamenti e distrugge le obiezioni contro il medesimo dedotte nelle Adunanze Generali degli anni 1851 e 52 basate sul timore di veder formato per esso un cumulo di cassa del quale è dileguato il pericolo, convalida quanto io diceva di sopra intorno alla necessità di raccogliere a seconda delle occorrenze, quella parte degli assegnamenti che farà mestieri spendere innanzi che riesca possibile procurarceli colle semestrali ritenzioni.

Passando ora all'esame della Dimostrazione degli Introiti e delle Spese, dopo che avrò illustrato, come vado a fare, i consueti prospetti desunti dalla dimostrazione stessa, discorrerò delle speciali condizioni dell'esercizio dell'annata decorsa; per le quali vengono spiegate quelle diminuzioni degli introiti e quegli au-

menti delle spese che non possono a meno di recare a prima vista una qualche meraviglia.

Le Spese d'Amministrazione ragguagliano in quest'anno £ 0,035 per ogni miglio percorso dai Veicoli, mentre nell'anno 1852-53 ascesero a £ 0,046, e nel 1853-54 a £ 0,029.

Quelle di Mantenimento e Sorveglianza della Linea sono ammontate a £ 0,109 quante furono nel 1852-53, mentre nel 1853-54 ascesero a £ 0,083 per ogni miglio percorso dai Veicoli.

Le Spese della Locomozione sono ascese a £ 2. 09 per ogni miglio percorso dalle Locomotive, mentre nel 1852-53 ammontarono a £ 1. 30, e nel 1853-54 a £ 1. 94.

Il Peso utile dei Treni fu il seguente:

	1850-51	1851-52	1852-53	1853-54	1854-55
Pei treni dei					
Passeggeri	℔ 24,256	℔ 26,877	℔ 33,542	℔ 57,405	℔ 42,121
» Merci. . .	» 116,235	» 226,924	» 320,668	» 333,408	» 338,079

Le Spese per il Mantenimento dei Veicoli, che ragguagliano in quest'anno a ragione di £ 0,019, ascesero nel 1852-53 a £ 0. 030, e nel 1853-54 a £ 0. 021 per ogni miglio percorso dai Veicoli.

Le spese suddette ragguagliate sopra ogni miglio percorso danno il seguente costo dei trasporti per ogni

Passegero di 1.ª Classe	£ 0,058		
» 2.ª »	» 0,028		
» 3.ª »	» 0,022		
» 4.ª »	» 0,044	coi Treni di Viaggiatori	
℔ 100 Bagagli	» 0,054		
Vettura	» 0,339		
Cavallo	» 0,382		
Capo di Bestiame	» 0,052	coi Treni Merci	
℔ 1000 Merci	» 0,046		

Le spese del Servizio delle Stazioni sono state le seguenti:

Servizio dei Passeggeri	£ 103,343. 10. 4
» dei Bagagli	» 21,189. 18. 8
» delle Vetture e Cavalli	» 2,265. 13. -
» dei Pacchi e Lettere	» 30,004. 16. 8.
» del Bestiame	» 653. 14. 8.
» delle Merci	» 99,405. 3. 4.
	£ 256,862. 16. 8

Confrontate queste spese col lavoro operato dalle Stazioni, quale resulta dal Prospetto N.° 8, esse vengono repartite come segue:

Per ogni Passeggiero imbarcato	£ 0,129
» ℔ 100 Bagagli caricati	» 0,531
» Vettura e Cavallo	» 0,966
» Capo Bestiame	» 0,134
» ℔ 1000 Merci	» 0,384

Le Spese totali dell' esercizio dell' annata possono repartirsi nel modo seguente:

Spese relative ai Passeggeri	£	541,676. 15. 4
» ai Bagagli	»	100,513. 15. 4
» ai Cavalli e Vetture . .	»	19,666. 18. 4
» al Bestiame.	»	4,990. 6. -
» alle Merci	»	591,630. 13. 4
» alle Lettere e Pacchi. .	»	30,004. 16. 8
	£	1,288,483. 5. -

Da questo Prospetto resulta che le spese per Merci hanno assorbito il 79 per cento degl' Introiti di quel ramo e quelle per i Passeggeri il 34 per cento.

PROSPETTO *di Confronto degl' Introiti e delle Spese di attivazione della Strada Ferrata Leopolda quali resultano dai Bilanci delle annate sociali che terminarono al 30 Aprile degli anni seguenti:*

	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Sulla somma degl' Introiti totali figurano quelli de' Passeggeri nella proporzione per cento di	81.53	80.03	72.41	70.30	61.81	63.96
Da Merci	11.57	13.05	20.61	22.07	30.85	27.46
» Bagagli	1.28	1.72	1.22	1.35	1.04	1.01
» Lettere Pacchi e Gruppi	0.95	2.28	2.48	3.36	3.68	4.71
» Vetture e Bestiami .	1.20	1.68	1.49	1.59	1.54	1.60
» Profitti e Perdite . .	3.47	1.24	1.79	1.33	1.08	1.26
(a)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(a) Gl' Introiti totali furono respettivamente nel. . . . . 1849 - 50 £ 1,867,265. 16. 8
1850 - 51 » 2,100,972. 18. 8
1851 - 52 » 2,356,807. 6. 8
1852 - 53 » 2,330,561. 9. 8
1853 - 54 » 2,815,237. 4. 8
1854 - 55 » 2,469,724. 17. 8

	1850	1851	1852	1853	1854	1855
Degl' Introiti totali le di contro proporzioni per cento furono erogate in spese d' Amministrazione	5.09	4.36	4.51	4.81	4.14	4.84
Servizio delle Stazioni e dei treni	11.99	9.17	8.37	7.73	8.29	10.40
Mantenimento della linea.	13.29	13.69	10.44	11.28	11.85	15.01
Servizio della locomozione	15.86	13.87	12.43	12.31	16.74	19.21
Mantenimento dei veicoli.	2.22	2.80	3.77	3.44	3.06	2.71
	48.45	43.89	39.52	39.27	44.08	52.17
Furono pagate agli azionisti in contanti. . . .	48.13	47.11	40.67	52.15	(b) 33.47	36.98
Per ammortizzazione di debiti e nuovi lavori .	—	6.76	19.09	8.58	21.86	10.12
Al Governo per tassa straordinaria	—	1.37	—	—	—	
Alla Riserva	3.42	—	—	—	0.28	0.65
Tenuto in sospeso	—	0.87	0.72	—	0.31	0.08
	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

(b) Detratte dalle Spese le £ 59,830. 11. 8 tenute in sospeso al Bilancio precedente, quelle totali di quest' anno sarebbero ascese a ragione di £ 41.97 per cento sull' Incasso.

L'introito medio ottenuto da ciascuna specie dei trasporti è stato il seguente: Per ogni

Passeggero di 1.ª Classe	£	4. 58
detto di 2.ª Classe	»	2. 74
detto di 3.ª Classe	»	1. 62
detto di 4.ª Classe.	»	0. 64
% 100 Bagagli.	»	0. 63
Vettura	»	30. 00
Cavallo	»	14. 99
Capo di Bestiame	»	1. 48
% 1000 Merci	»	2. 62

In ogni £ 100 d'incasso hanno contribuito le seguenti stazioni:

		1854-55	1853-54	1852-53
Livorno per	£	37. 22	41. 44	34. 72
Firenze	»	26. 58	24. 42	28. 28
Pisa	»	15. 33	16. 19	17. 26
Pontedera	»	5. 15	4. 07	5. 00
S. F. Centrale	»	4. 18	3. 39	3. 46
Empoli	»	3. 40	3. 19	3. 43
Signa	»	1. 80	1. 77	1. 73
Navacchio.	»	1. 50	1. 31	1. 08
S. Romano	»	1. 18	1. 09	1. 22
Cascina	»	1. 12	0. 76	0. 87
S. Pierino.	»	1. 06	0. 98	1. 20
Montelupo.	»	0. 72	0. 67	0. 87
Brozzi.	»	0. 51	0. 49	0. 60
La Rotta	»	0. 25	0. 23	0. 28
		100. 00	100. 00	100. 00

Il seguente Prospetto confrontato con quello inserito nel Rapporto del decorso anno a cc. 19. dimostra la considerevole diminuzione della quantità di grani trasportati, ridotta quasi alla metà di quella dell'annata precedente, malgrado la ingente quantità trasportatane nei primi mesi: ed invece si vede come, a malgrado delle interruzioni del servizio, la quantità delle altre mercanzie siasi accresciuta. Questo fatto, unito all'aumentato movimento delle stazioni secondarie, dimostra come sia reso più generale l'uso della nostra strada; ma appunto per l'aumentato trasporto da e per le stazioni secondarie, e quindi per minor lunghezza e colla conseguente percezione di un prezzo più mite, non che per le ragioni avvertite nel rapporto del 1852, diminuisce l'introito medio per mille libbre di merci:

Cereali trasportati sulla Strada Ferr. Leopolda

dal 1.° Maggio 1854 al 30 Aprile 1855.

1854 Maggio. S.ª	164,753	₰ 26,226,000		£	73,399. 11. 4
Giugno . »	132,767	» 21,682,500		»	67,561. 11. —
Luglio . . »	51,844	» 8,319,000		»	20,547. 2. 4
Agosto . »	31,673	» 5,202,500		»	11,733. 6. 4
Settemb. »	44,878	» 7,274,200		»	15,373. 6. —
Ottobre . »	60,790	» 9,796,500		»	20,034. 1. —
Novemb. »	72,941	» 11,170,800		»	19,872. 17. 8
Dicemb. »	48,022	» 7,733,900		»	10,444. 13. —
1855 Gennajo. »	48,422	» 7,810,300		»	9,586. 19. 8
Febbrajo. »	30,361	» 4,942,600		»	6,138. —. —
Marzo . . »	46,947	» 7,631,200		»	10,577. 11. —
Aprile. . »	40,935	» 6,587,300		»	10,610. 15. 8
Cereali . . . . S.ª	774,343	₰ 124,376,800	In media a £ 2.21 °/₀₀	£	275,879. 18. —
Merci diverse. . .		» 134,224,056	Idem a £ 2.99 °/₀₀	»	402,146. 18. 8
		₰ 258,600,856		£	678,026. 16. 8

GRANI

1853-54 . . S.ª	1,417,572	₰ 236,734,524	In media a £ 2.04 °/₀₀	£ 484,748. 6. —
1854-55 . . »	774,343	» 124,376,800	£ 2.21 °/₀₀	» 275,879. 18. —
Nel 1854 - 55 differenza in meno di . . S.ª	643,229	₰ 112,357,724	Più £ 0.17 °/₀₀	£ 208,868. 8. —

MERCI DIVERSE

1853-54.	. . . . .	℔ 126,553,578	£ 3.03 °/oo	£ 383,566. 1. 4
1854-55.	. . . . .	» 134,600,856	» 2.99 °/oo	» 402,146. 18. 8
Nel 1854-55 differenza in più di	. . . . .	℔ 8,047,268	In meno £ 0.04 °/oo	£ 18,580. 17. 4

Quello che dall' esame dell'esercizio dello scorso anno chiaro apparisce, è l'alternativa di larghi e meschini prodotti che accennava in principio del presente Rapporto siccome cagione della men favorevole proporzione fra le Spese e gl'Introiti. A ragion d'esempio, e per dimostrare come a proposito di un esercizio singolare per tante differenze fra i diversi suoi periodi, riescano lontane dal vero le medie, ed impossibile addivenga il formarci un esatto criterio intorno ai veri resultamenti del medesimo, noterò come dei 797,551 Passeggeri dell'annata, essendo stati trasportati 33,500 nei tre giorni 16, 17 e 18 Giugno 1854 come resulta dal mio Rapporto del decorso anno a c. 21, il numero medio di quelli trasportati in tutti gli altri giorni dell'anno ascende a 2100 circa invece che ai 2200 segnati nel Rapporto dei Sindaci: e mentre questa media giornaliera ascende a 2560 nel Luglio, si riduce a 1300 nel Febbrajo e 1500 nel Marzo.

Gli altri introiti e specialmente quelli provenienti dal trasporto delle Mercanzie presentano analoghe dif-

ferenze le quali sono anzi fra mesi l'uno all'altro vicini ancor più sensibili che pe' passeggeri.

Dopo i primi mesi dell'ultima annata sociale, nei quali particolarmente l'introito per Merci aveva di gran lunga superato quello di qualunque altro periodo corrispondente dell'esercizio della nostra strada (essendo asceso nel solo mese di Maggio a £ 110,698. 18. 8.!) il nostro movimento veniva per effetto dell'influenza del Cholèra del decorso anno ridotto meschinissimo in quei mesi appunto nei quali suol dare i più larghi prodotti ed in quei rami che meno importano proporzionali incrementi nelle spese. Cessata questa calamità, ripresero gl'Introiti e particolarmente quelli provenienti dal trasporto delle Mercanzie un andamento sì prospero da agguagliare in taluni mesi quelli dell'anno antecedente, sebbene fosse tanto minore la quantità dei Grani trasportata; quand'eccoci colpiti in mezzo a questo sodisfaciente movimento, dalle calamitose conseguenze delle inondazioni che nell'inverno e nella primavera di quest'anno devastarono le provincie dalla nostra strada attraversate.

Fino dall'anno 1852-53 l'aumentato movimento delle Mercanzie, Lettere, Pacchi e Gruppi, pel quale a differenza di quello de' Passeggeri bisogna aumentare le spese a misura che si accrescono gl'introiti, aveva fatto sentire la necessità di molti aumenti nel personale addetto al servizio delle Stazioni e dei Treni; i quali essendo stati deliberati sullo spirare di quell'anno sociale, ebbero molto maggiore influenza sui resultamenti del Bilancio seguente che in quello

dell' annata stessa: cresciuto quindi repentinamente oltre i limiti di ogni previsione il movimento delle Mercanzie in una porzione dell'annata sociale 1853-54, convenne provvedere al retto andamento del servizio, che per la insufficienza di mezzi materiali dovendo in varie stazioni venire eseguito in condizioni poco favorevoli (siccome avvertivo a c. 4. del mio Rapporto antecedente), richiedeva aumenti vistosi del personale addetto alle medesime. Queste prospere condizioni, che nei primi mesi dell' ultima annata sociale raggiunsero il massimo grado, si mutarono improvvisamente a tal segno da rendere sproporzionate agl' introiti le spese occorrenti pel personale addetto al servizio delle Stazioni e dei Treni.

Perchè questo rimanesse costantemente in limiti tali da serbare un' uniforme proporzione fra le spese relative e gl'introiti, sarebbe stato necessario operarne nell'estate del decorso anno una considerabile riduzione, per accrescerlo quindi nuovamente in autunno; e ridurlo anche più che in estate quando per la parziale interruzione del servizio venne tanto diminuito il movimento: i perniciosi effetti di tali misure, se fossero state adottate, appariscono così evidenti, che io temerei di farvi oltraggio altre parole spendendo per dimostrarli.

Venne invece gradatamente, e senza disturbare l'andamento del servizio, operata la riduzione nel personale dove ed a misura che l'esperienza ne chiariva la opportunità, tanto che in molte stazioni questo trovasi ora ridotto in proporzioni uguali ed anche

inferiori a quelle nelle quali si trovava innanzi li aumenti stati per fortunata necessità operati nel 1853; ma frattanto le spese relative al personale delle stazioni e dei treni dovevano necessariamente esser maggiori che negli anni precedenti per effetto della diminuzione del movimento delle Merci nelle stazioni principali, dove la riduzione del personale non può essere spinta al di là di certi limiti senza inconvenienti per il servizio, e dell'aumento verificatosi in quasi tutte le stazioni secondarie (come resulta dal prospetto a c. 28.) dove per la scarsità del personale ordinario le spese di carico, discarico e custodia delle Mercanzie aumentano proporzionalmente alla quantità delle medesime. Sul qual proposito mi sia lecito insistere nella osservazione che l'aumentato movimento delle stazioni secondarie, malgrado la sua diminuzione nella totalità, dimostra chiaramente che l'abitudine di valersi della strada ferrata va sempre divenendo più generale in tutto il territorio dalla medesima attraversato.

Circa £ 13,000 per stipendj de' carrozzieri in servizio nelle stazioni e pel mantenimento degl' incerati sono state nell'ultimo anno per maggior regolarità imputate fra le spese delle stazioni e dei treni, anzichè fra quelle del mantenimento dei Veicoli, come nei precedenti Bilanci; e se a queste si aggiungono circa £ 3,000 per gratificazioni accordate secondo il consueto ai varj impiegati come giusta remunerazione dello straordinario servizio egregiamente prestato in occasione della luminara, l'aumento proporzionale all'incasso delle spese occorrenti pel servizio di Lettere,

Pacchi e Gruppi, nonchè le molte spese occorse per l'aumentato movimento delle Merci nelle stazioni secondarie, e più specialmente per quello verificatosi in vaste proporzioni nella disadatta stazione di Pontedera durante l'interruzione parziale del servizio, come è detto di sopra, chiaro apparirà come, senza una riduzione del personale ordinario, molto maggiori sarebbero state le spese per questo titolo.

Dopo la laboriosa campagna 1853-54, durante la quale essendo riuscito insufficiente al bisogno il numero dei Veicoli da noi allora posseduti, e continuo essendo stato il servizio delle Locomotive, non si poterono eseguire che le più urgenti riparazioni, diveniva necessario che queste fossero come furono di fatto eseguite in larghe proporzioni nell'ultima annata sociale; dopochè, per il diminuito movimento, ne divenne meno imperioso e continuo il bisogno: nè avrebbe quindi recato meraviglia se le spese di riparazione delle Locomotive ed ancor più quelle dei Veicoli, il numero dei quali si era anche accresciuto di 36, fossero state maggiori nell' ultimo, che negli anni antecedenti. Ciò malgrado, le relative partite del Bilancio in esame appariscono presso a poco eguali per le Locomotive e notevolmente inferiori per i Veicoli: lochè in parte è dovuto alle imputazioni di alcune spese al servizio delle stazioni e dei treni come sopra si è detto, ed a quello del magazzino come diremo in appresso, nonchè alle riforme introdotte nelle officine.

L' aumento di spesa che, insieme alle surricordate condizioni eccezionali del movimento, influisce

sostanzialmente sulle resultanze finali dell'ultimo esercizio è quello dipendente dall' aumentato prezzo del combustibile: quale sarebbe stato anche maggiore, ove non si fosse, mercè l'uso delle legna (esteso ora anche maggiormente) diminuito il consumo del Coke di quasi 300 tonnellate in confronto a quello del 1852-53, sebbene nell'ultima annata sociale le locomotive abbiano percorso seimila miglia di più.

Poichè i Sindaci hanno con ragione comparato l'esercizio in esame con quello del 1852-53, ho stimato opportuno a conferma di quanto ho poco fa avvertito, di dimostrare col seguente prospetto quale sarebbe stata la spesa del combustibile, ove i prezzi del Coke e del Carbon fossile fossero stati in quest'ultimo anno, quali furono in quello, cioè £ 60. 37 invece che £ 119. 12. 8. la Tonnellata per il Coke, e £ 41, 43 invece che £ 84 2/3 per il Carbon fossile.

Consumo del Combustibile nel 1854-55

Tonnellate 2244 Coke . . . . a	£ 60. 37	£	135,470.	5.	8
» 433 Carbon fossile	» 41. 43	»	18,844.	3.	2
Legna		»	9,883.	18.	10
Idem Cataste.		»	41.	5.	11
Traverse Marce		»	9,473.	—	—
Totale . . .		£	173,712.	13.	7
Spese effettive nel 1854-55		»	324,634.	2.	5
Differenza .		£	150,921	8.	10

per effetto della quale le spese totali, dalle £ 1,288,483. 5 sarebbero state ridotte a £ 1,137,561. 16. 2, che ragguaglierebbero al 46. 06, invece che al 52. 16 per cento degl'Introiti.

Piuttosto che seguire l'ordine tenuto nella dimostrazione annessa al Bilancio ho preso ad esaminare l'una dopo l'altra le spese delle quali ho finora discorso, perchè mi è sembrato conveniente ravvicinare l'esame di queste che sono più o meno proporzionali agl'introiti: laddove quelle di mantenimento e sorveglianza della Linea e di Amministrazione sono dal movimento quasi del tutto indipendenti. Potrebbe invero con qualche fondamento venire asserito che non privo d'influenza sulle condizioni del piano stradale sia stato il numero più che d'ordinario considerevole di treni pesanti dai quali fu questo percorso nell'anno antecedente e nei primi mesi di quello in esame, ma l'aumento delle spese veramente degno di essere notato, piuttosto che dalla sorveglianza e dal mantenimento ordinario che di poco differiscooo dagli anni antecedenti, dipende dalle spese del personale, e del materiale impiegato nelle straordinarie riparazioni. Bene a ragione avvertirono i Sindaci che queste vanno eseguite a misura che il bisogno viene a farsene palese, e fu sventura che questo apparisse in un anno nel quale a tante cause imprevedibili di diminuzione andò soggetto l'utile dell'intrapresa: ma avremmo creduto far opera di non buoni Amministratori, ove non avessimo assentito alle proposizioni del nuovo Capo responsabile di quel servizio, il quale nell'assumere l'ufficio

esponeva la urgente necessità di operare, oltre ai consueti restauri, quelli più sostanziali dei Ponti dell'Arno, dell'Ombrone e del Bisenzio, di alcuni viadotti, delle ripe di alcuni fiumi, degli impalancati e di molti casotti e cancelli; pel cattivo stato de' quali andava la Società esposta a gravi inconvenienti. Questi lavori straordinarj importarono in questo titolo in confronto della spesa del 1852-53 un aumento di £ 54,810. 11; delle quali, £ 35000 circa pel ponte dell'Arno e per gl'impalancati. Intorno al quale aumento conviene osservare che ove le riparazioni vengano eseguite repartitamente in tutti gli anni, non sarà altrimenti, a meno di circostanze eccezionali, gravato in un solo anno di così gravi spese questo servizio, nel quale per virtù di recenti riforme otterremo in breve notevoli economie. Che se anche questo aumento di spese totalmente eccezionale ed indipendente dal movimento come quello motivato dal prezzo del combustibile, si detrae insieme con questo dalla totalità delle spese, vengono queste ridotte a £ 1,082,751. 5. 2. che ragguagliano a £ 43. 84 per cento lire d'introito, cioè di 1. 42 per cento solamente superiore al ragguaglio del 1852-53. Poche parole mi restano ad aggiungere a quanto avvertirono i Sindaci per spiegar l'aumento delle spese d'Amministrazione: delle quali circa £ 12,000 erogate nel movimento dei generi acquistati e consegnati dal magazzino venivano nei precedenti bilanci imputate agli altri servizj e particolarmente a quello delle locomotive e dei veicoli, e le rimanenti vengono larga-

mente compensate dai vantaggi dell'ordinamento dell'Archivio e del Magazzino, cui terrà dietro in breve quello di alcuni rami della contabilità onde conseguire una più pronta, regolare e sicura Revisione e Classazione delle varie partite così dell'entrata come delle spese.

A riprova di quanto io diceva intorno alle condizioni eccezionali e singolarmente intermittenti del movimento dell'ultima annata sociale, ho compilato il seguente prospetto pel quale vien dimostrato quanto grandi differenze esistono fra i ragguagli delle Spese agli Introiti nei diversi trimestri dell'annata stessa:

Anno 1854 - 55.

	Incassi	Spese	
del 1.° Trimestre	£ 832,234. 18. 9	£ 340.367. 15. 4	40 per °/o
2.° »	» 611,207. 18. 9	» 343,252. 12. 4	56 »
3.° »	» 594,514. 1. 1	» 290,827. 9. 6	49 »
4.° »	» 431,767, 19. 1	» 314,035. 7. 10	73 »(*)
	£ 2,469,724. 17. 8	£ 1,288,483. 5. —	52 »

Questo prospetto dimostra quanta influenza abbiano avuto sulla media proporzione delle Spese alle Entrate le eccezionali diminuzioni di quest'ultime, accadute nel secondo trimestre a cagione della influenza Cholerica, e nel quarto per le due rotte dell'Arno: che se in questi due trimestri, stati per le avvertite

(*) Durante l'interruzione parziale del Servizio motivato dalle Rotte dell'Arno, l'Incasso medio giornaliero è asceso a sole L. 2,300 circa.

ragioni così poco produttivi, si fossero ottenuti gl'Introiti dei periodi corrispondenti dell'Anno 1852-53, il ragguaglio delle Spese alle Entrate, detratte dalle prime quelle eccezionali dovute all' aumentato prezzo del combustibile ed ai lavori straordinarj, sarebbe del 41. 93 per cento, cioè di 0. 49 inferiore al 42. 42 per cento, quanto fu nel citato Anno 1852-53. Dal che si rileva una conferma di quanto avvertivo di sopra, cioè che gli aumenti di spesa, oltre i due inevitabili più volte ricordati, corrispondono agli aumentati introiti per i titoli ai quali si riferiscono, e che le spese sulle quali potevano venire operate delle riduzioni trovansi in via di diminuzione: la quale comparirà ancor più chiaramente quando il movimento sia ricondotto in condizioni regolari.

Nelle recenti sventure dalle quali la nostra intrapresa venne colpita, grato argomento di conforto ci fu la convinzione che per esse acquistammo pienissima, dell'importanza vitale ed universalmente sentita della nostra Strada, nonchè della eccellenza dell' ordinamento del servizio e dello zelo e non comune perizia del maggior numero dei nostri impiegati ed inservienti: perlochè nelle condizioni varie e difficili nelle quali ci trovammo nel decorso anno sociale, non menochè nelle ordinarie, il nostro servizio procedè regolarmente e con quella sicurezza per la quale da oltre dodici anni la nostra Strada gode una fama meritata quanto onorevole.

Io mi stimerei fortunato se per quello che ho avuto l'onore di esporre, fossi riuscito ad infondere

in voi, o Signori, la profonda convinzione stataci argomento di conforto ne' giorni di prova, intorno alle condizioni della nostra intrapresa, che malgrado le recenti ripetute sventure, riteniamo intrinsecamente migliorate: tantochè, appena sorgano giorni migliori quali vivamente desideriamo per il bene di tutti, conseguiremo quegli utili che abbiamo ragione di aspettare a compenso delle spese commesse e delle fatiche durate, non chè di quelle che andiamo ad incontrare per accrescere i già considerevoli benefizj della Strada Ferrata Leopolda a prò del nostro paese.

Dalla Direzione li 18 Ottobre 1855.

IL DIRETTORE
UBALDINO PERUZZI

Approvato dal Consiglio Dirigente nella sua Seduta del 19 Ottobre 1855.

Cav. G. Levi *ff. di Presidente*
Dott. T. Mangani *Segretario*

PROSPETTI

DI CORREDO AL RAPPORTO DEL DIRETTORE

del 18 Ottobre 1855.



N.° 1.

Miglia percorse dai Veicoli

				Miglia
N.°	11	Carrozze di 1.ª Classe . . .	hanno percorso	173,886
»	1	detta mista di 1.ª e 2.ª Classe	»	12,886
»	21	dette di . . . . 2.ª »	»	478,496
»	45	dette di . . . . 3.ª »	»	617,615
»	7	dette di . . . . 4.ª »	»	94,203
»	10	Bagagliaj	»	270,547
»	10	Piattaforme per Vetture	»	34,271
»	10	Cavallaj	»	39,999
»	200	Vagoni da Merci e Bestiami	»	1,673,287
N.°	315		*Totale miglia*	3,395,190

N.° 2.

Viaggio medio giornaliero di un Veicolo di ciascuna specie

				Miglia al giorno
Ogni Carrozza di	1.ª Classe	ha viaggiato in media	. . . .	43. 30
»	Mista	»		35. 30
»	2.ª Classe	»		62. 42
»	3.ª »	»		37. 62
»	4.ª »	»		36. 86
» Bagagliajo		»		74. 12
» Piattaforma		»		9. 93
» Cavallajo		»		10. 95
» Vagone		»		22. 92

N.° 3.

Carico medio d' un Veicolo di ciascuna specie

				SUI TRENI di Passeggeri	di Merci
Ogni Carrozza di	1.ª Classe	ha portato in media	N.°	8. 74	0. 00
»	2.ª »	»		25. 92	11. 80
»	3.ª »	»	»	38. 95	25. 61
»	4.ª »	»	»	45. 71	46. 30
» Ogni Bagagliajo			*Bagagli* ℔	851.	℔ 109.
» Piattaforma			*Vetture* N.°	0. 75	0. 00
» Cavallajo			*Cavalli* »	0. 57	0. 00
» Vagone da Bestiame			*Capi* »	8. 75	8. 75
» Vagone con Merci			*Merci* ℔	9784.	℔ 9616.

N.° 4.

Distanza percorsa in media dai Carichi di ciascuna specie

			Miglia
Ogni Passeggere di 1.ª Classe ha viaggiato in media			30. 00
»	2.ª »	»	23. 10
»	3.ª »	»	17. 82
»	4.ª »	»	10. 28
» Libbra di Bagaglio		»	38. 68
» Vettura		»	39. 57
» Cavallo		»	45. 11
» Cane		»	27. 91
» Capo di Bestiame		»	19. 98
» Libbra di Merci		»	10. 74

N.° 5.

Miglia percorse dalle Locomotive

	Miglia
Con Treni di Passeggeri	165,218
» Merci	50,868
Pei servizj dell'Amministrazione.	9,932
Miglia	226,018

Ciascuna Macchina ha viaggiato in media miglia 14,126, è stata accesa 122 volte, ed essendo accesa ha viaggiato 115. 90 miglia.

N.° 6.

Movimento giornaliero sulla Linea



10. 78	Locomotive coi Tenders hanno giornalmente transitato sopra ciascun punto della Linea
162. 10	Veicoli di ogni specie, come sopra
50. 14	Passeggeri di 1.ª Classe »
239. 86	» 2.ª »
361. 79	» 3.ª »
43. 00	» 4.ª »
1. 23	Vetture »
1. 08	Cavalli »
4. 80	Cani »
4. 65	Capi di Bestiame »
7,292	℔ Bagagli »
503,016	℔ Merci »

N.° 7.

COMPOSIZIONE MEDIA DI CIASCUN TRENO

DI PASSEGGERI

N.°	1.10	Carrozze di 1.ª Classe del peso di	℔	16,808	con N.°	9.62	Passeggeri del peso di	℔	2,405
»	1.50	» » 2.ª »	»	24,432	»	38.88	» »	»	9,720
»	2.09	» » 3.ª »	»	26,125	»	81.33	» »	»	20,333
»	0.35	» » 4.ª »	»	5,337	»	16.00	» »	»	4,000
»	1.01	Bagagliajo »	»	15,604	℔	853	Bagagli e N.° 0.69 Cani	»	887
»	0.19	Piattaforme »	»	1,710	N.°	0.15	Vetture	»	443
»	0.19	Cavallajo »	»	1,957	»	0.11	Cavalli	»	237
»	0.08	Vagone con Bestiame »	»	767	»	0.70	Capi di Bestiame	»	280
»	0.39	» con Merci »	»	3,739	℔	3,816	Merci	»	3,816
»	0.42	» vuoto »	»	4,026					
N.°	7.32	Veicoli di un peso morto di. . .	℔	100,505				℔	42,121

DI MERCI

N.°	0.01	Carrozze di 1.ª Classe del peso di	℔	015	con N.°	0.00	Passeggeri del peso di	℔	
»	0.55	» » 2.ª »	»	9,958	»	6.49	» »	»	1,622
»	0.60	» » 3.ª »	»	7,500	»	15.37	» »	»	3,842
»	0.10	» » 4.ª »	»	1,525	»	4.63	» »	»	1,208
»	1.17	Bagagliajo »	»	18,076	℔	128	Bagagli e N.° 0.12 Cani	»	135
»	0.00	Piattaforme »	»		N.°		Vetture	»	
»	0.00	Cavallajo »	»		»		Cavalli	»	
»	0.08	Vagone con Bestiame »	»	767	»	0.70	Capi di Bestiame	»	280
»	34.42	» con Merci »	»	329,984	℔	330,992	Merci	»	330,992
»	5.57	» vuoto »	»	53,399					
N.°	42.50		℔	421,224				℔	338,079

N.° 8.

Carichi di ciascuna specie operati nelle Stazioni



N.°	41,962	Passeggeri di	1.ª Classe	si sono imbarcati
»	217,488	»	2.ª	»
»	450,511	»	3.ª	»
»	87,590	»	4.ª	»

N.° 797,551 Totale

℔	3,948,682	Bagagli
N.°	651	Vetture
»	501	Cavalli
»	4,875	Capi di Bestiame
»	3,608	Cani
℔	258,600,656	Mercanzie

